notiziario della sat dlf udine

Numero 38 Anno 10 (3) Settembre 2005

La situazione della vecchia Pontebbana da Udine ad Arnoldstein

ovvero ciò che resta di questa ferrovia

Questo articolo è una fotografia della situazione della vecchia ferrovia Pontebbana (ciò che ne resta) a quasi cinque anni dall'apertura dell'ultimo tratto della nuova linea che ha comportato la definitiva chiusura della vecchia.

Per comodità di trattazione la linea verrà suddivisa in tratte (scusate il gioco di parole). Queste corrispondono più o meno a quelle di attivazione della nuova linea.

Tratta Udine-P.M. Vat

Questo breve tratto, tutto a binario unico, è ancora sulla sede originaria ed è l'ultimo tratto con passaggi a livello in quanto si sviluppa praticamente quasi interamente in ambito urbano (quello di Udine), con interessanti scorci per i fotografi.

Esistono vari progetti per il suo raddoppio, ma per il momento tutto è ancora sospeso.

Il Desiro rientra in Germania dopo le prove sulla Udine-Cividale percorrendo il binario della "vecchia" Pontebbana nei pressi del P.M. Vat il 9 marzo 2002 (foto D. Carlutti)

Tratta P.M. Vat-S. Pelagio/Tricesimo

E' tutta a doppio binario ed il raddoppio è stato eseguito per semplice affiancamento alla sede originaria, il cui binario è quello che i treni percorrono in direzione di Tarvisio.

Su questa tratta troviamo l'ex stazione di Reana.

Tratta S. Pelagio/Tricesimo-Tarcento

Qui abbiamo la prima variante importante della linea.

Ha inizio dopo un centinaio di metri dalla fermata di S. Pelagio, il cui nuovo fabbricato, per inciso, sorge poche decine di metri più a sud di quello vecchio, ancora esistente.

La variante ha comportato 4 cambiamenti al vecchio tracciato. Il primo è proprio all'inizio della variante ed ha comportato la distruzione di una decina di metri del vecchio rilevato; il secondo dove si incrociano la nuova e la vecchia linea, il cui tracciato è stato asportato per una ventina di metri.

Voglio qui ricordare che, a meno di precise indicazioni, in tutte le tratte soppresse i binari, la linea aerea ed i segnali sono stati asportati.

Il terzo è presso l'ex stazione di Tricesimo, ancora esistente, dove c'era il passaggio a livello in leggera curva; c'è stato uno spianamento per livellare la cunetta. L'ultimo è poco a sud di Tarcento dove c'è l'innesto sul vecchio tracciato; anche qui sono stati asportati più di 20 metri della sua sede. Poi per circa 2 km i due tracciati si fondono ancora assieme.

Da ricordare che sul vecchio tracciato c'era anche il sovrappasso della tranvia Udine-Tarcento, i cui resti sono ancora visibili.

Tratta Tarcento-Artegna

La nuova stazione di Tarcento si trova all'incirca sulla sede della vecchia, ma ad una quota leggermente più bassa. Poi il vecchio tracciato, che si sviluppa a tutto sinistra del vecchio, è stato pesantemente intaccato. La prima demolizione è dovuta all'innesto della variante e ad un cavalcaferrovia che ne hanno fatto scomparire un buon centinaio di metri. La seconda, per un altro cavalcaferrovia, ha comportato l'asportazione di oltre 30 metri di rilevato. Più avanti uno scavo eseguito per la posa di tubi per un metanodotto ha tagliato il rilevato per una decina di metri. Infine ancora un cavalcaferrovia ha fatto sparire altri 30 metri della sede della vecchia linea. A fianco del cavalcaferrovia della strada che dal bivio Casote sulla SS 13 porta a Tarcento esiste ancora il vecchio passaggio a livello con una ventina di metri di binario annegati nell'asfalto. Dopo di che fino al nuovo innesto non esiste più il rilevato; l'unica traccia che si può notare sono i resti di un ponticello in

cemento. Si tratta di circa 300 metri fagocitati da sistemazioni agricole.
Dal ritorno sul vecchio tracciato fino ad Artegna ci sono circa due chilometri in cui le due sedi si fondono assieme.

Tratta Artegna-Gemona

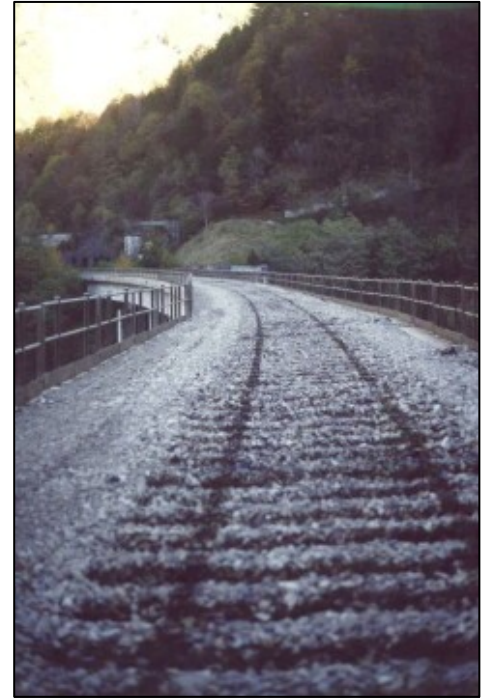
Questo tratto di tracciato, come tutto il precedente, resta a sinistra del nuovo ed è anch'esso stato pesantemente intaccato. Dove c'è il punto iniziale della variante è scomparso un centinaio di metri di sede; la variante, che è stata aperta in due tempi, si trova ad un livello più basso del precedente. Più avanti sono stati demoliti due ponticelli con i quali la ferrovia scavalcava due stradine; questo ha comportato anche lo sbancamento di una sessantina di metri del rilevato. Un altro sbancamento di un centinaio di metri è avvenuto dove c'era il passaggio a livello sulla strada che collega Artegna alla SS 13. Il rilevato della vecchia Pontebbana corre quindi affiancato al nuovo, ma ad un livello più basso di alcuni metri.
A Gemona il tracciato della nuova linea corrisponde a quello vecchio, ma la nuova sede ha cancellato quella vecchia perché la nuova stazione è stata costruita ad una quota più alta di 5 metri rispetto alla vecchia, in parte in rilevato ed in parte su viadotto. Tuttavia accanto alla nuova stazione, verso nord, è possibile osservare ancora i resti del piazzale merci ed il piano caricatore del vecchio magazzino della stazione originaria.

Tratta Gemona-Venzone

Il tratto iniziale è praticamente lo stesso della nuova linea, ma come già detto prima, l'originale è rimasto ad una quota inferiore. Dove la nuova linea si stacca dal vecchio tracciato, nei pressi di Ospedaletto, c'è stato uno sbancamento di un centinaio di metri del rilevato. Nel paese di Ospedaletto è ancora esistente il fabbricato della ex fermata omonima, che è esistita dal secondo dopoguerra al 1960.
Poco oltre, dove le due linee si intersecano, la vecchia ha subito la distruzione di una ventina di metri nel tratto in trincea a fianco della strada statale. Seguono i due viadotti dei Rivoli Bianchi, quello vecchio e quello nuovo, e le due linee hanno due sedi separate che corrono affiancate fino a Venzone. Al posto della vecchia stazione di questa località, che sorgeva di fronte all'attuale piccolo fabbricato, c'è solo un piazzale vuoto essendo stato demolito il fabbricato originale.

Tratta Venzone-Carnia

Questo tratto ha un andamento leggermente zigzagante rispetto a quello nuovo. I due tracciati sono più o meno paralleli ed ad un certo punto coincidono.
Partendo da Venzone la vecchia linea corre parallela alla nuova fino quasi a Portis; in questo tratto sono stati demoliti un paio di ponticelli e sbancati una cinquantina di metri di rilevato. Nella zona di Portis i due tracciati coincidono per un paio di metri, poi ritornano indipendenti. Poco dopo Portis la linea vecchia si porta sull'altro lato della nuova intersecandola. In seguito, fino all'ingresso a Carnia, i due tracciati si sovrappongono.

La stazione di Chiusaforte durante i lavori di smantellamento della linea nell'autunno 1995 (foto R. Chiandussi)

Il ponte di Dogna subito dopo la rimozione delle rotaie (foto D. Carlutti)

Tratta Carnia-Pontebba

Di questa tratta ci eravamo già occupati nei primi numeri de **il tender**, ma il discorso viene ripreso per completezza e per organicità dell'articolo.
Il tratto iniziale per oltre 300 metri è stato tutto sbancato ed in parte è diventato il marciapiede del primo binario della stazione di Carnia. Poi il tracciato è stato sconvolto dalla costruzione di un sottopassaggio e di una strada di un centinaio di metri. Il resto del percorso non ha subito modifiche, ma è stato alterato in più punti da molte frane cadute per l'alluvione del 1996 fino a Moggio (ex stazione e sottostazione). Qui all'ingresso lato Carnia c'è ancora un breve spezzone di rotaie rimaste sotto una frana che non è stata rimossa.
Nel piazzale dell'ex stazione di Resiutta c'è ancora un tratto di 30 metri di binario.
Del posto di movimento di Roveredo, già soppresso molti anni prima della chiusura della linea, è stato

smantellato tutto, anche l'edificio!
Poco prima di Chiusaforte troviamo l'asportazione di una ventina di metri di muraglione e di rilevato; questo è dovuto ai lavori di ampliamento di una casa, che tra l'altro sono fermi da molti anni.
Nell'ex stazione di Chiusaforte sono state dipinte le due colonne idriche, rimaste al loro posto su richiesta del Comune; una ora è gialla e l'altra rossa. Anche qui esiste ancora un breve spezzone di binario di circa 6 metri.
Da qui in avanti non c'è nulla da segnalare, neppure per l'ex stazione di Dogna, tranne che la natura si sta riappropriando, come del resto su tutto il tracciato abbandonato, del terreno con la nascita di molti alberi sul sedime, in alcuni punti quasi di un bosco, e che le gallerie ed i ponti, come su tutta la linea, sono stati recintati con la tipica rete rossa da cantiere per impedirne l'attraversamento.
Un commento personale: hanno detto che è meglio fare la pista ciclabile per non lasciare che la natura si riprenda il terreno, in pratica l'asfalto è ecologico!
Presso l'ex stazione di Pietratagliata il passaggio a livello presenta ancora 10 metri di rotaia ed il casello è stato ristrutturato. Poi c'è stata la rimozione del breve terrapieno che aveva sostituito il ponte andato distrutto nell'incidente del settembre 1992.
Si arriva così a Pontebba. All'uscita della galleria San Rocco l'ex sede è stata asfaltata per una trentina di metri per renderla atta all'atterraggio dell'elicottero per eventuali emergenze.
A questo punto il nuovo tracciato rientra su quello vecchio. Il piazzale dell'ex stazione italiana è stato deelettrificato e si presenta coperto d'erba dopo l'asportazione dei binari. Il piazzale di Pontebba (ex Pontafel) è stato smantellato; sono rimasti solo 5 binari. In futuro l'ex scalo diventerà il parcheggio della funivia che sarà costruita da Pontebba alla stazione sciistica di passo Pramollo. In entrambi gli scali sono state demolite tutte le rampe di carico e quelle dove veniva visitato il bestiame importato in Italia.

Tratta Pontebba-Valbruna

Dopo l'uscita da Pontebba le due linee si separano di nuovo. La vecchia, che era più alta rispetto alla nuova, ha perso un centinaio di metri di rilevato.
Sulla sede della ferrovia, dall'ex fermata di Laglesie San Leopoldo fino alla galleria Artificiale di Braida (circa 1,5 km), è stata costruita una strada forestale. Il resto della sede dell'ex linea è ancora integro, con alcune eccezioni dovute all'alluvione del 2003. Il ponte che si trovava dopo il sovrappasso sulla SS 13 in direzione di Bagni è stato demolito ed ora viene ricostruito per ampliarne la sua luce in previsione della costruzione della pista ciclabile che interesserà parte di questa tratta, per la quale sono già stati stanziati finanziamenti per 1,5 milioni di euro dalla provincia di Udine. Anche la sede ferroviaria da questo ponte al successivo passaggio a livello è scomparsa. Il piazzale della stazione di Bagni di Lusnizza è stato completamente ricoperto da circa 60 cm di ghiaia ed altri detriti che sono stati qui depositati dopo i lavori di ripristino delle località colpite dall'alluvione di due anni fa. Anche sul piazzale di Ugovizza sono stati depositati detriti ed il ponte sul rio Uque e 100 metri del rilevato in direzione di Pontebba sono scomparsi, probabilmente travolti dalla furia dell'alluvione.
Si arriva all'ex fermata di Valbruna: la sede della vecchia linea è in parte sbancata e totalmente cancellata come pure il raccordo provvisorio che c'era tra la vecchia e la nuova linea.
La vecchia sede è stata in parte utilizzata per ricavare la strada di accesso alla nuova stazione ed in parte trasformata in aiuola con alberi e cespugli; qui è stato anche demolito un ponticello, del quale rimangono le spallette.

Tratta Valbruna-Tarvisio Centrale

La sede è ancora integra fino a Camporosso, da qui in avanti è stata trasformata in pista ciclabile (inaugurata all'inizio dell'estate di quest'anno. n.d.r.). A Tarvisio C.le tutto è stato asportato, anche il breve tratto dell'ex linea per Fusine, ed ora il grande piazzale dell'ex stazione si presenta come una grande distesa di ghiaia.

La stazione di Valbruna inserita tra la vecchia ferrovia a destra ed il binario di raccordo costruito per i lavori sulla nuova linea. 26 settembre 1993 (foto C. Canton)

Tratta Tarvisio Centrale-Arnolstein

Su questa ultima breve tratta la sede è ancora integra. L'unico punto dove ha subito delle modifiche è presso il confine, dove il tracciato è stato sbancato per i lavori della nuova linea per qualche centinaio di metri.
La stazione di Thörl Maglern ha perso la sua caratteristica cabina scambi ed è stata ristrutturata nel piano dei binari. All'uscita c'era un ponte in legno, che faceva tanto "old time", su di una trincea a binario unico e molto verde, ora c'è un ponte in cemento su 2 binari su una trincea ancora verde, ma un po' meno di prima.
Andando verso Arnoldstein ci sono

state piccole varianti di tracciato ora non più individuabili in quanto sbancate. Il ponte in ferro all'ingresso della stazione è stato demolito e sostituito da uno in cemento realizzato a fianco del vecchio.

Tratta P.M. Vat-Bivio Pradamano-Bivio Parco

Questa tratta è da considerarsi complementare alla linea e perciò viene trattata in fondo.
Fu costruita dai tedeschi nel 1943 per collegare la Pontebbana con la linea per Trieste evitando la stazione di Udine soggetta a bombardamenti in base ad un progetto italiano degli anni '30.
Il nuovo tracciato è stato realizzato in trincea e rispecchia quasi fedelmente il vecchio che perciò è stato completamente distrutto. Tutto ciò che resta visibile del vecchio sedime si trova presso i due bivi Pradamano e Parco, dove sono stati allargati i raggi di curvatura abbandonando la vecchia sede. Del tratto verso Pradamano (linea per Trieste) è ancora in uso, provvisoriamente dal 1995, parte del vecchio tracciato.

Denis Carlutti

La stazione di Tarvisio C.le "ieri". Maggio 1987 (foto C. Canton)

L'ex stazione di Tarvisio C.le "oggi". (maggio 2004) Attualmente è attraversata dal nastro di asfalto della pista ciclabile (foto C. Canton)

Le carrozze letti dell'Allegro Rigoletto

Dalla fine di luglio sugli Exp 1234-1235-1236-1237 "Allegro Rigoletto" c'è stata una maggiore presenza di carrozze ÖBB nella nuova livrea rossa e doppia tonalità di grigio (e ciò può rappresentare una novità scontata visto il progressivo diffondersi di tale nuova livrea tra il materiale ÖBB); inoltre le vecchie carrozze letti tipo MU delle ÖBB sono state sostituite dalle letti tipo T2S nella recente versione restayling.
In composizione all'Exp 1234-1235 del venerdì e domenica su Firenze S.M.N. c'è anche una cuccette UIC di costruzione Schlieren nella nuova livrea d'epoca V^a^ in colore rosso e doppia tonalità di grigio con la scritta Liegewagen posta sulle fiancate. In particolare si tratta della cuccette tipo Bcmz con marcatura ÖBB A 51 81 59-70 057-5.
La nuova versione della letti T2S ÖBB è l'ennesima versione ristrutturata delle letti ÖBB di questo tipo; non presenta però solo una riverniciatura nella nuova livrea rossa e doppia totalità di grigio con scritte e loghi "ÖBB" coerenti all'epoca attuale V^a^, ma anche alcune opere di ritualificazione interna che hanno consentito di creare 2 scompartimenti letti (denominati Deluxe con posti letto 75-73-71 e 76-74-72, in entrambi i casi per non fumatori) con solo 3 posti letto e molto probabilmente alcuni accessori posti direttamente all'interno dei 2 scompartimenti. Mi verrebbe da pensare magari alle toilette interne per evitare la scomodità di dover uscire dal proprio scompartimento per accedere come nelle vecchie letti T2S alle 2 toilette di estremità, toilette di estremità che comunque esistono ancora in queste nuove carrozze a disposizione degli altri

La carrozza letti Liegewagen ÖBB tipo UIC Bcmz 51 81 59-70 057-5 in composizione all'Exp1234. Firenze SMN 29 luglio 2005 (foto S. Bacci)

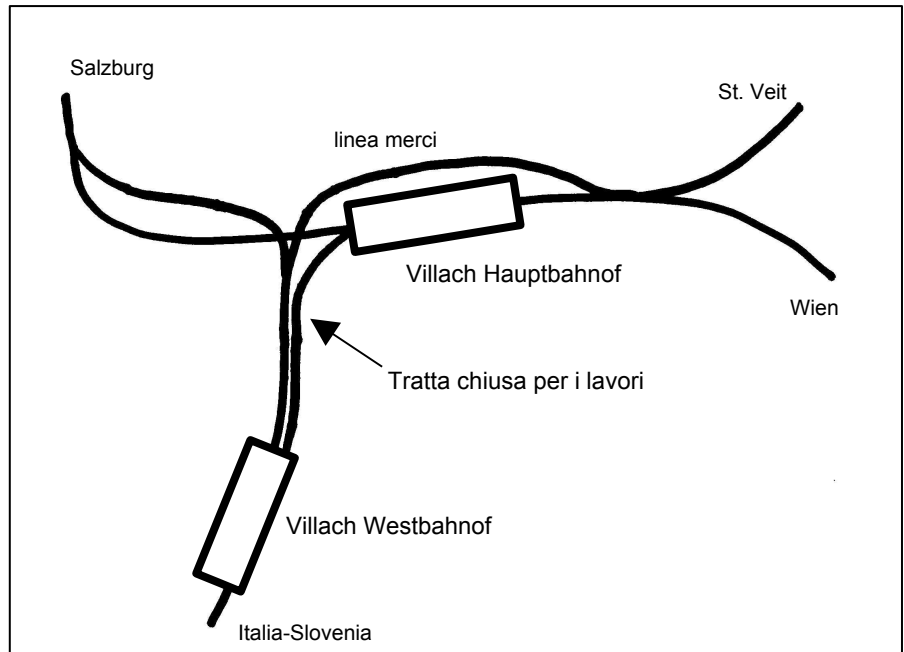
scompartimenti tradizionali, ovvero non Deluxe.
Mi è parso di vedere e di capire da un esame effettuato dall'esterno della carrozza lato corridoio dove sono visibili le porte di accesso ai singoli scompartimenti che gli altri scompartimenti non hanno subito alcuna modifica (fatta eccezione per un rinnovo generale dei volumi di soggiorno, magari con accessori più moderni ed adeguati agli standard europei attuali ovviamente), così presentano 4 posti letto per scompartimento, come le tradizionali letti T2S.
La modifica degli scompartimenti Deluxe ha comportato una variazione estetica significativa sulla fiancata esterna lato scompartimenti della carrozza letti. Infatti in corrispondenza di tali nuovi scompartimenti sono stati "accecati" (per modo di dire) due finestrini esterni contigui (per questo, come dicevo prima, mi viene da pensare che siano stati ricavati all'interno delle toilette o magari dei posti doccia e disposti in modo diverso i letti). Ho provato a vedere se fossero stati riportati all'esterno dei raccordi idraulici per le acque reflue degli scarichi di docce e/o toilette ma non ho visto nulla, anche se non mi stupirei se fossero stati realizzati dei raccordi nel sottocassa per convogliare tali residui verso la raccolta centralizzata dei rifiuti organici, secondo gli oramai diffusi (e giusti finalmente…) standard europei delle nuove e ristrutturate carrozze, (perfino di quelle italiane, il che è tutto dire…).

Vista anteriore dell'Exp 1234 Allegro Rigoletto ripreso il 29 luglio 2005 sul binario 2 della stazione di Firenze SMN. In primo piano la carrozza letti Deluxe ÖBB (foto S. Bacci)

La sera di venerdì 5 agosto alla stazione di Firenze SMN ebbi modo di parlare con un addetto della Wagons Lits (il servizio letti è gestito da questa società con materiale rotabile delle ÖBB) di origine tunisina che parlava appena appena l'italiano (comunque un pochino ci si intendeva), mentre le altre due signore della Wagons Lits erano austriache non parlavano affatto l'italiano. Gli chiesi se mi facevano la cortesia di farmi fotografare l'interno di questa carrozza ed in particolare degli scompartimenti Deluxe. Questo signore sulle prime mi disse che non c'erano problemi, poi gli venne in mente l'idea (risultata poi a me non fortunata) di telefonare alla direzione di Vienna della Wagons Lits per avvallare la sua iniziativa personale e forse anche perché da buon mediterraneo (noi italiani tale atteggiamento lo conosciamo bene…) lasciano decidere un altro, affinché quest'ultimo si assuma le sue "responsabilità".
Purtroppo l'interlocutore a Vienna della Wagons Lits, a cui probabilmente nessuno gli disse che ero un innocuo appassionato di ferrovie, ma solo un tizio che voleva fare delle fotografie all'interno della carrozza letti, e con i tempi che corrono…mi negò il permesso, aggiungendo che sarebbe stato possibile fare una tale attività a seguito di una specifica richiesta formale alla sua società.
Così purtroppo la mia indagine su quanto avvenuto negli scompartimenti Deluxe si è fermata qui.
Il sabato successivo ho avuto modo di vedere che anche l'altro EN 1236-1237 su Roma Termini non aveva più la classica letti MU, ma queste nuove T2S.
Questa ristrutturazione che ha prodotto tali "nuove" letti T2S segue a pochi anni di distanza la ben più marcata ristrutturazione delle 5 T2S letti ÖBB originarie, di costruzione 1975, nella versione WLAm33 (in Italia non vengono almeno al momento…) caratterizzate da avere 33 posti letto con sostanziale modifica degli scompartimenti letti e della finestratura esterna lato scompartimenti (come realizzato poi modellisticamente da Heris-RailTopModell tanto per intenderci…)
Ho qualche perplessità sulla numerazione di queste letti. L'articoletto che annunciò la prima revisione di tali carrozze parlava di una ristrutturazione su di una carrozza ex DB acquistata di seconda mano dalle ÖBB. Io credo comunque che le ÖBB in questi ultimi tempi ne hanno acquistate più di un esemplare (ricordo che le DB avevano complessivamente 15 unità di T2S nel loro parco sul finire degli anni '70 e che, detratte alcune unità andate alle CFR romene in livrea interamente celeste, sostanzialmente devono essere state acquistate in massa dalle ÖBB, ma non so sinceramente quante).
Inoltre le ÖBB hanno acquisito (mi pare di aver capito) tutte e 5 le unità T2S delle SBB CFF FFS sia in livrea blu e strisce violette, sia in livrea blu notte e stelle con mezza luna.
Così visto il numero consistente che le ÖBB dovrebbero al momento avere nel loro parco T2S mi pare logico che le ÖBB numerino in modo progressivo il proprio parco di carrozze letti, almeno differenziato per tipologia.
Ecco perché ho visto la 414, ovvero ben almeno 14 unità a partire dalla 001 facente parte del lotto della prima fornitura del 1975-76 (le T2S ÖBB costruite dal pool finanziario Eurofima nel 1975-76 erano solo cinque).
Se così fosse…complimenti ÖBB!!!!
Se non altro per quanto le ÖBB controcorrente credano nel futuro del servizio letti in rispetto a molte altre Amministrazioni ferroviarie europee (leggi SBB, SNCB, SNCF ecc…) che pian pianino stanno dismettendo il proprio materiale rotabile letti e trasporto autovetture al seguito.

Stefano Bacci

Manovre a Villach a causa di lavori

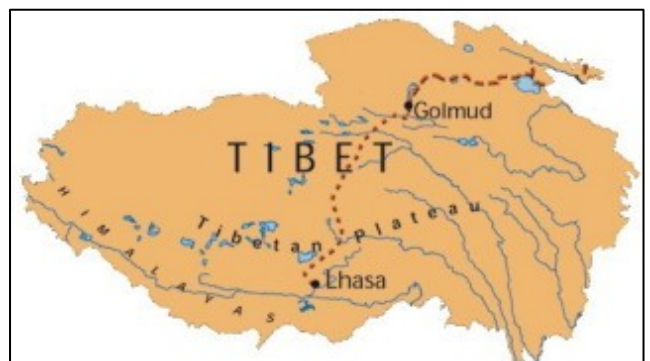
Nella stazione di Villach Westbahnof dal 21 agosto al 4 settembre sono stati eseguiti dei lavori che hanno comportato la risistemazione del 2° e del 3° binario e di vari scambi ad essi collegati. Questi lavori hanno anche interessato il ponte sulla Drava e precisamente quello con il binario di collegamento diretto tra la Westbahnof e la Hauptbahnof, comportando la sua conseguente chiusura.
Tutto ciò ha comportato una serie di manovre per i convogli passeggeri provenienti dall'Italia e dalla Slovenia. Per esempio l'Allegro proveniente da Venezia imboccava il ponte che porta alla linea per Salzburg ed alla linea merci che passa dietro la Hauptbahnof, quindi percorrendo quest'ultima tratta si immetteva sulla linea per Klagenfurt e si fermava. Dalla stazione un locomotore usciva ad agganciare questo treno e lo trainava fino al suo binario; la locomotiva titolare rimaneva in testa al treno. Poi la locomotiva di "manovra" si sganciava ed il treno ripartiva normalmente per Wien. Nel senso inverso l'Allegro da Wien entrava in stazione normalmente. Poi una locomotiva agganciata in coda eseguiva la manovra inversa: trainava il treno sulla linea per Klagenfurt, si fermava e veniva sganciata; a questo punto la macchina titolare era di nuovo in testa ed il treno si avviava lungo la linea merci verso la stazione West per poi proseguire sul tracciato normale.
Queste manovre comportavano un ritardo dei treni di circa un quarto d'ora.
I treni da e per Salzburg invece non avevano, ovviamente, nessuna variazione di tracciato.
Per i lavori veniva usata una gru su rotaie del tutto simile a quella prodotta in scala 1/87 dalla Kibri ed anche tutti i mezzi del treno cantiere (carri tramoggia, rincalzatrice e la macchina per la posa della massicciata) erano uguali a quelli prodotti dalla Kibri. La ditta che ha eseguito i lavori era la Swietelsky: chissà se gli operai erano della Preiser?

Denis Carlutti

La ferrovia più alta del mondo

Operai al lavoro per costruire la prima ferrovia tibetana (foto AFP)

Sotto: La piantina del Tibet con il tracciato della linea

Tutti pensano che la ferrovia più alta del mondo sia quella di Machu Picchu. Invece, come fa notare il vicepresidente del DLF, essa si trova in Perù e collega la capitale Lima a La Oroya. Essa raggiunge il punto più elevato a Galera (4.780 metri). Qualche chilometro prima passa per la stazione più alta del Mondo, Ticlio, che si trova a 4.758 m. Per salire le pendici delle Ande i treni devono inoltre invertire il senso di marcia per un totale di 11 volte, nell'arco del tragitto della linea.
Dopo una breve ricerca su Internet per una verifica, si scopre che presto questa linea perderà il suo primato. Infatti l'anno prossimo sarà superata dalla prima linea ferroviaria tibetana. Collegherà Lhasa con Golmud, nella provincia cinese di Qinghai salendo fino a 5.072 metri d'altitudine. Avrà una lunghezza totale di 1.142 km.
I lavori termineranno entro la fine del 2005 e l'inaugurazione e l'inizio dei collegamenti regolari avverrà il 1 luglio 2006.

Claudio Canton

Notizie Flash

Friuli

Dal 30 giugno la stazione di Tarcento è divenuta impresenziata e dal 20 luglio anche Buttrio lo è diventata.
Inoltre, sempre il 20 luglio, si è avuta la soppressione del posto di blocco di Pradamano. Roberto Vassilich

I lavori di ristrutturazione della stazione di Udine sono terminati. Nell'ex atrio sono stati ricavati alcuni negozi, non ancora tutti aperti, e da esso non si può più accedere ai binari: si può farlo dalla nuova biglietteria e da un nuovo corridoio ricavato tra il bar ed il Club Eurostar.
Claudio Canton

Anche i treni merci della Cargo cominciano ad essere condotti da un agente unico. Roberto Vassilich

Nelle scorse settimane sono cominciate anche a Udine le abilitazioni del personale di macchina del locale presidio Divisione Passeggeri alle locomotive E 405 in vista di un turno delle stesse che si svolge in due giornate in testa ai treni 87 Brennero-Venezia, 239/236 Venezia-Portogruaro-Gorizia-Udine-Tarvisio B.V., 235 Tarviso-Venezia e 86 Venezia-Brennero.
Le locomotive E 405 sono normalmente in testa, anche in doppia trazione e comando multiplo per i treni più pesanti, a tutti i treni viaggiatori di materiale ordinario che percorrono la linea Verona-Brennero, con la sola eccezione degli espressi notturni 924-925, Lecce-Bolzano e viceversa, affidati ad una E 656 o ad una E 444. Gianni Viel

Sull'ICN 778 Tergeste, Trieste-Lecce, è stato istituito un posto di Polizia fisso. Uno scompartimento è stato riservato alla Polfer che presenzia così uno dei treni più presi di mira dalla malavita. Claudio Canton

Oltre ai soliti problemi dei mezzi di trazione, segnaliamo due fatti un po' meno frequenti degli altri. Il primo riguarda l'incendio di una delle due locomotive che trainavano l'Allegro Don Giovanni la notte tra il 23 ed il 24 luglio. Il fatto è avvenuto a Pontebba all'una a causa di un probabile surriscaldamento del mezzo. I pompieri hanno dovuto lavorare per 4 ore sulla locomotiva, che era stata staccata dal treno e ricoverata su di un binario isolato; infatti, le operazioni di spegnimento sono state rallentate dalla necessità dello smontaggio dei pannelli laterali fissati con decine di bulloni.
Il secondo fatto, avvenuto l'8 settembre, ha riguardato il Regionale 11008 Venezia-Udine. La locomotiva, una E 464, si è completamente bloccata poco prima della stazione di Conegliano. La situazione è stata risolta grazie all'aiuto di un treno merci che ha spinto in stazione tutto il convoglio. L'accaduto però ha bloccato tutti i treni successivi, compreso l'Eurostar, con le conseguenti proteste dei viaggiatori. Claudio Canton

I vertici della regione Friuli-Venezia Giulia, nell'annunciare che in settembre sarebbero stati presentati i nuovi mezzi per le ferrovie, hanno dichiarato che sono state comperate 8 locomotive elettriche E 464 e dodici complessi bicassa della Stadler, detti anche Minuetto. Forse non hanno le idee ben chiare perché i 10 Minuetto in consegna sono a tre casse e sono prodotti dalla Alstom, mentre i 2 GTW per la FUC sono prodotti dalla Stadler ed hanno anch'essi a tre casse (due per i passeggeri e quella centrale con i motori); inoltre questi ultimi sono stati ordinati dalla regione Veneto per la FUC. Poi durante la presentazione sono stati forniti dati più esatti. Claudio Canton

Il 27 agosto è stata inaugurata la nuova fermata di San Giovanni di Casarsa sulla linea Casarsa-Portogruaro. Il treno inaugurale era costituito dal Minuetto diesel. Roberto Vassilich

I carabinieri dopo un anno di indagini sono riusciti a scoprire chi aveva "graffittato" le automotrici della FUC in sosta a Cividale nella notte tra il 5 ed il 6 luglio 2004. I colpevoli sono due giovani milanesi che avevano partecipato al festival reggae di Osoppo e che per "passare il tempo" avevano pensato di dedicarsi alla "pittura". Le indagini sono state facilitate dal fatto che un ferroviere, che si stava recando al lavoro alle 5 del mattino, aveva visto un giovane scappare e salire su una macchina, della quale aveva individuato il tipo ed alcuni numeri della targa. I RIS di Parma avevano inoltre rilevato le impronte digitali sulle bombolette abbandonate dai graffittari. Ora vedremo se risarciranno il danno di 25.000 euro che hanno causato. Claudio Canton

Italia

Il 4 settembre è entrata ufficialmente in vigore la disposizione RFI n° 27 del 16.5.2005; essa prevede che sulle linee con blocco elettrico i segnali fissi delle stazioni, relativi ai binari di corsa, devono essere disposti a via libera per il transito anche per i treni aventi fermata nella stazione stessa. Uniche eccezioni saranno previste quando al treno dovranno essere notificate prescrizioni di movimento, fermate facoltative e particolari situazioni d'impianto (per esempio, passaggi a livello protetti dal segnale di partenza). In pratica un treno passeggeri avente fermata, per esempio, a Gorizia o Casarsa sarà ricevuto con tutti i segnali disposti al verde e non con la classica sequenza verde, giallo, rosso.
Si può ipotizzare che questa decisione di RFI non solo complicherà il lavoro dei macchinisti, ma porterà anche all'ulteriore chiusura e disabilitazione di altre stazioni. Inoltre mettendo al verde i segnali vengono aggirate le limitazioni di velocità imposte dal sistema SCMT per l'approccio ad un segnale disposto al rosso ed i conseguenti perditempo. Gianni Viel

Le continue trasformazioni di locomotive E 656 in E 655 fanno sì che sempre più spesso queste ultime si vedano in testa ai treni viaggiatori. Essendo però limitate a 120 km/h di velocità massima ed i treni impostati a 150/160 km/h, si comprende come il treno interessato sia destinato a maturare ritardo…. Gianni Viel

In un paese come il nostro dove chi non è tifoso di calcio o della Ferrari è considerato un alieno, fa specie che sia da poco sorta la "F.I.H.C." Federazione Italiana Sport Handcar (regolarmente affiliata CSI), formata da appassionati che si cimentano in gare con i carrellini ferroviari a pompa!
Per chi volesse partecipare al primo campionato italiano, i mezzi per gareggiare verranno messi a disposizio-

ne gratuitamente dalla federazione stessa.
La notizia è stata riportata su di un noto quotidiano sportivo nazionale sotto al titolo “In carrozza! E’ nato il campionato italiano sui binari”.

Gianni Viel

Ruote Classiche, storico mensile che si occupa di auto d’epoca, ha dedicato quattro pagine del numero di agosto ad un servizio con foto a colori sui treni speciali, a vapore e diesel, e alla loro attinenza con i raduni e le manifestazioni di auto storiche.

Gianni Viel

Europa

Le giornate mondiali della gioventù, tenutesi a Colonia in agosto, hanno costretto la divisione passeggeri di Trenitalia ad un grosso sforzo logistico per organizzare svariati treni straordinari per trasportare, sia all’andata che al ritorno, centinaia di partecipanti. Questi al ritorno si sono lamentati dell’organizzazione germanica (nonostante la presenza del papa tedesco la Germania è un paese fortemente di religione protestante ed i rapporti fra questi ed i cattolici sono freddi...), ma anche il loro comportamento non è stato dei migliori perché sono stati visti abbandonare rifiuti sui marciapiedi delle stazioni dove il loro treno faceva sosta o addirittura gettarli dai finestrini.
Che la benedizione papale non sia arrivata a tutti?

Gianni Viel

La società Cisalpino, che gestisce tutto il traffico viaggiatori tra l’Italia e la Svizzera, ha intenzione di far trainare anche in Italia i propri treni di materiale ordinario da locomotive policorrenti SBB tipo Re 484 (di derivazione DB tipo E 189, già certificate dal Cesifer).
Trenitalia a fine agosto ha inviato in Svizzera un primo gruppo di capi deposito istruttori per l’abilitazione alla guida della locomotiva; essi, conformemente alle disposizioni di RFI, istruiranno poi i macchinisti della Divisione Passeggeri interessati dai treni Cisalpino.
Il servizio dovrebbe cominciare a metà settembre circa, all’inizio sulle tratte Milano-Domodossola e Milano-Chiasso e viceversa, per poi estendersi alle altre tratte gestite da Cisalpino (per esempio treni 171 “Canaletto” Sciaffusa-Milano-Venezia e 172 Venezia-Milano-Zurigo).

Gianni Viel

Trainwatching

Il 25 giugno è partito dalla stazione di Udine il treno dei pellegrini diretti a Lourdes. Aveva una robusta composizione formata da undici vetture cuccette, un bagagliaio e due carrozze per trasporto ammalati. Il tutto era trainato dalla E 656.011.

Lucio Montagner

Le E 636 che sul numero scorso sono state segnalate presso la ex Bulfone di Vat sono tra quelle noleggiate a Ser.Fer. da Trenitalia per svolgere i servizi tra Tarvisio e Gemona con i treni destinati alle acciaierie di Rivoli di Osoppo. In quella occasione le macchine erano appena state consegnate ed erano in corso alcune brevi operazioni di verifica in quanto presso l’impianto di Vat la Ser.Fer. non è abilitata a riparare locomotori elettrici. Inoltre una E 636 è rimasta parcheggiata nello scalo della zona industriale di Osoppo: era una di quelle macchine che si sono guastate durante il servizio e che per non sostare sui binari RFI è stata ricoverata su quelli privati.

Lorenzo Pantani

La G 2000.002 segnalata nello scorso numero è giunta a Udine da Rosignano (Livorno) in quanto fortemente sottoutilizzata. Per ora solo la G 2000.001 è in uso sulla relazione Monfalcone - San Giorgio di Nogaro mentre la 002 resterà per molto ancora sottoutilizzata; per lungo tempo

La E 645.021 ridipinta in verde magnolia e grigio perla in deposito a Udine il 14 agosto 2005 (foto R. Vassilich)

sarà quindi una presenza fissa a Udine.

Lorenzo Pantani

La Ser.Fer. ha preso a noleggio da Trenitalia CARGO 10 unità del gruppo 235. Queste diesel da manovra, che sono nate dalla ricostruzione da parte della GRECO di una serie di locomotive da manovra della ABL, verranno lentamente ricondizionate e inviate ai vari "cantieri" gestiti dall’azienda. I locomotori erano accantonati a Livorno e a Udine e per quanto la Ser.Fer. sia controllata al 100% da Trenitalia Cargo, i trasferimenti dei rotabili avvengono tutti via strada mediante bilico ultrabasso (e ciò avviene per ogni spedizione di rotabili che non siano talmente ingombranti da dover circolare come trasporto eccezionale).

Lorenzo Pantani

Una 1216 ÖBB è giunta a Firenze nella seconda quindicina di luglio a disposizione della "Sperimentale" del Romito per le prove di abilitazione all’esercizio sulla rete ferroviaria italiana. Ha poi compiuto alcune prove in linea, ma se ne sono presto perse le tracce.

Stefano Bacci

L’11 agosto dietro alla carrozza del Ro-La transitato in serata a Bivio Vat c’era stranamente in composizione un carro FS a 4 assi e pareti scorrevoli. Il convoglio dei carri per il trasporto dei TIR era a pieno carico.

Denis Carlutti

Nei giorni precedenti il ferragosto era presente in regione la locomotiva E 645.021 riportata nella livrea originale delle prime E 646.

Denis Carlutti

Presenza inconsueta a Udine il 17 agosto; infatti la trazione dell’IC Canova delle 15.30 per Roma era affidata alla E 402B.115 che presentava la livrea pax, simile a quella delle carrozze.

Denis Carlutti

Sono stati consegnati al TMR del Friuli-Venezia Giulia due nuovi convogli Minuetto: uno è l’ME 41 elettrico, l’altro è l’MD 41 diesel.

Roberto Vassilich

L'ETR 500-45 nella nuova livrea AV ripreso in stazione a Udine la mattina del 21 settembre 2005 (foto E.Ceron)

Il 25 agosto nel deposito locomotive di Villach era presente una locomotiva elettrica della serie 1163 ÖBB.
Si tratta di locomotive da manovra pesante, ma anche atte ai servizi di linea, che normalmente sono in deposito a Salzburg e a Wien Süd.
Denis Carlutti

Alla fine di agosto era presente a Udine un ETR 500 nella nuova livrea Eurostar. M. Zamolo/R. Vassilich

Lo stesso ETR, il n. 45, proveniente da Vicenza, la mattina del 21 settembre ha effettuato una corsa prova sulla Pontebbana fino a Tarvisio Boscoverde con rientro nel pomeriggio. Questo ETR è il primo ad essere stato modificato per il servizio sulle nuove linee ad alta velocità ed aver ricevuto la nuova livrea AV basata su due tonalità di grigio scuro con fascia rossa sul frontale. In particolare, sono state potenziate le due locomotive e dotate di due pantografi ciascuna.
Enrico Ceron

Domenica 25 settembre nello scalo della stazione di Villach Westbahnhof era stranamente presente una locomotiva E 189 della RTC; si presume che sia stata ricoverata a causa di qualche guasto. Denis Carlutti

Per tutto il periodo estivo, dal 2 giugno al 2 ottobre, ogni domenica e giorno festivo si è tenuto il Rondò di Trieste. Si è trattato di una serie di viaggi effettuati con le storiche elettromotrici ALe 840 del Museo di Campo Marzio sul percorso Trieste C. M.-Trieste C.le via Rozzol-Villa Opicina-Aurisina-Miramare e viceversa.
Claudio Canton

E' ancora in regolare (seppur sporadico) servizio commerciale viaggiatori sulla mitica linea della Val Pusteria il complesso ALe 840/Le 640.034 del DL di Bolzano, l'ultimo circolante in Italia. Fino a qualche tempo fa sostava in stazione a Fortezza per essere utilizzato in caso di guasto a qualche E 464 dei convogli navetta che percorrono regolarmente la famosa linea altoatesina. Ora invece viene ricoverato sempre nel DL di Bolzano per la periodicità delle visite macchina. Gianni Viel

Nel deposito locomotive di Bolzano è ancora accantonato il bagagliaio per treni merci Dm 98 909 dell'ex rimessa di Fortezza. Era utilizzato con i treni 5876-5877, ultimi treni a vapore in turno fino alla metà degli anni '70 sulla linea della Pusteria. Caratteristica è la specifica dicitura riportata accanto alla marcatura d'esercizio (vedi foto qui sotto). Gianni Viel

La scritta di assegnazione ai treni 5876-5877 sul Dm 98909 (foto G. Viel)

Hobby Model Expo di Novegro 2005

Edizione sotto tono quella del 29° Hobby Model Expo di Novegro. Infatti quest'anno non c'è stata nessuna presentazione e consegna a sorpresa di una novità eclatante, che certe voci di corridoio davano per certa, e tutta la manifestazione aveva un'aria un po' "dismessa", forse dovuta anche alla situazione generale.
Ecco una breve carrellata delle principali novità osservate nella giornata di venerdì.
ACME, oramai il principale prodottore di modelli italiani, come aveva già preannunciato, ha presentato una novità non prevista nel catalogo di quest'anno: le carrozze UIC-Z di seconda serie (1ª e 2ª classe) che si aggiungono alla 2ª classe con scompartimento per handicappati e al bagagliaio già previsti. Sono nelle livree Intercity Plus e Cisalpino; seguiranno anche le livree originali.
Ha presentato anche la cassa di u-

Le carrozze Z di ACME assieme alla E 402A in livrea XMPR (sulla sinistra la livrea Intercity Plus, dietro la livrea Cisalpino) (foto C. Canton)

na Corbellini mista del tipo 1951, la cassa di una D 342 e le carrozze tipo 1937. Era esposto anche il musetto dell'ETR 500 e tutte le ultime novità già consegnate quest'anno; a Novegro sono state consegnate le E 402A nella livrea d'origine (biancorosso). Sono state annunciate anche le E 402 prototipo e le carrozze tipo 1933. Non si è invece visto nulla della E 464 e delle carrozze a piano ribassato tipo 1965.
Nella scala N ACME propone, assieme a Fratix, le carrozze Gran Confort.
La nuova ditta Vitrains, costituita da vecchi dipendenti Lima, ha presentato il modello del Minuetto elettrico, mentre quello diesel sarà in produzione l'anno prossimo. E' un modello ben fatto e si nota subito lo stile della compianta Lima. Seguiranno la E 464.177 del nostro TMR regionale, le ALn 668.1400 e le carrozze a due piani del Vivalto.
Era presente la nuova Lima Hornby che presentava molti modelli della precedente produzione del gruppo Lima ed alcune stampate di casse delle locomotive italiane che presto saranno a disposizione; fra queste le Tartarughe e la E 402A.
Nello stand Gieffeci-Roco sono state presentate le casse delle E 444 ed E 444R che saranno pronte a febbraio 2006.
OsKar ha presentato numerose versioni dei carri a 2 assi Gbs e Gbhs con vari tipi di porte; il primo modello, con due diverse numerazioni, è stato consegnato a Novegro, gli altri seguiranno con cadenza mensile. Erano esposte anche le carrozze tipo 1946 nella livrea del treno azzurro.
Ferfix ha annunciato i kit del D 141 e del D 143, mentre nelle vetrine della casa madre, la Safer, era esposto il telaio e la caldaia di una 740.
Threingold presentava una nuova numerazione del DDm, la versione con ponti mobili dello stesso DDm e le carrozze a piano ribassato in grigio ardesia.
Sagi annuncia nuovi miglioramenti e nuove versioni dei suoi modelli, ma aggiorna i prezzi. Produrrà però anche una versione più economica del carro tramoggia a carrelli Vfacs: il telaio sarà in ottone e il cassone in plastica ABS.
Passando alle produzioni artigianali Linea Model ha presentato le E 402 prototipo in ottone ed anche il simulacro della E 402.000.
Da Top Train erano esposte la 683 semicarenata e la 623; inoltre sono state annunciate la 680 per il treno reale e allo stato d'origine, la 670 di 1ª e 2ª serie e la 672 carenata. Nella scala 0 è stata annunciata una 746.
Il GMR presentava la ALDUn 28, il rifacimento del D 141, la D 356 e la ALn 556.1300.
Uteca ha riprodotto la Sampierdarena, prima locomotiva costruita interamente in Italia e Zanatta sta preparando il Minuetto e le ALe 803.
Alcune novità sono state presentate nel settore editoriale, mentre il settore video è rimasto ancora statico.

Claudio Canton

Le E 402A di ACME e sulla sinistra il musetto dell'ETR 500 (foto C. Canton)

Il Minuetto elettrico della Vitrains (foto C. Canton)

La E 464.177, che sarà riprodotta da Vitrains, ripresa a Trieste C.le il 19 giugno 2005 (foto C. Canton)

L'angolo del fuochista

Qual'è la maggiore società che gestisce il trasporto ferroviario in Italia?
TRENITA(G)LIA!

Notiziario della Sezione Appassionati Trasporti del DLF Udine

N° 38 - Anno 10 (N° 3 / 2005)
Allegato al Supplemento N° 1 al N° 2 - Set/Ott/Nov 2005 di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine.
Distribuzione gratuita. Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94
Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, DBC UDINE

Direttore responsabile: Roberto Francescatto
Direttore esecutivo: Marco Miconi
Capo redattore: Claudio Canton
Direzione: via Cernaia 2 - Udine
Redazione: Carrozza SAT - Stazione di Udine
Fotocopiato in proprio